



الحد من الاحتيال في وثيقة الشحن البحري في القانون السوداني والاتفاقيات الدولية

حسن محمود ادم امير

قسم القانون الخاص- كلية القانون- جامعة البحر الاحمر

المؤلف: alssahli80@gmail.com

المستخلص

تناولت هذه الدراسة موضوع الحد من الاحتيال الواقع في وثيقة الشحن البحري في القانون السوداني والاتفاقيات الدولية، تتبع أهمية هذه الدراسة من أن سند الشحن يُعتبر رأس الرمح في عملية النقل البحري، إذ يقوم بتنظيم العلاقة بين الشاحن والناقل فهو أهم وثيقة من بين وثائق النقل البحري الأخرى، لذا دائماً يكون محل استهداف لممارسة عمليات الاحتيال بجانب عقد إيجار السفن، فهو أيضاً محل مظنة وقوع الاحتيال ومصدر النزاع بين طرف في العقد. ولتحقيق أهداف هذه الدراسة اتبَع الباحث المنهج الاستقرائي التحليلي المقارن للوصول إلى الأهداف المرجوة، حيث تناولت الدراسة مفهوم الاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية، واستعرضت أهم أساليب الاحتيال وممارساته الواقعة على هذا المجال وسبل الوقاية منها، وكذلك عقد إيجار السفن وطرق مكافحة الاحتيال المترتب عليه والتقليل من آثاره السلبية. ومن أهم نتائج هذه الدراسة التأكيد من هوية الموردين ومعرفة سجلهم التجاري وعنوانهم ومجال عملهم، لتجنب وقوع الاحتيال وإكتشافه مبكراً أيضاً لابد من التتحقق من أن المورد يمسك بكافة الوثائق التي تثبت أحقيته في البضاعة بغرض تقديمها للاعتماد وقد انعكست النتائج التي أسفرت عنها هذه الدراسة في التوصل إلى عدد من التوصيات من أبرزها: الحفاظ على سرية وثائق الشحن وتدوالها في حدود الأطراف المعنية للحد من خسائر الاحتيال المحتملة، وكذلك الإقصار على بوليص الشحن التي تصدر من وكلاء الشحن الرسميين والمعتمدين وعدم التعامل مع بولص الشحن الصادرة من مخلصي الشحن.

كلمات مفتاحية: القانون البحري، السفينة، وثيقة الشحن، الاحتيال البحري

Abstract:

This study addresses the subject of reducing fraud in the shipping document in Sudanese law and international conventions. The importance of this study stems from the fact that the bill of lading is considered the tip of the spear in the maritime transport process, as it regulates the relationship between the shipper and the carrier. Since it is the most important document of the maritime transport documents, therefore it is always targeted for the practice of fraud together with the ship charter contract, as it is also a subject of fraud and a source of the dispute between the parties of the contract. To achieve the objectives of this study, the researcher followed the inductive analytical comparative approach to reach the desired goals. The study dealt with the concept of fraud related to maritime documents, and reviewed the most important methods of fraud, its practices in this field, ways to prevent them, as well as the ship charter contract and ways to combat the resulting fraud and reduce its negative effects. One of the most important results of this study is that verifying the identity of suppliers and identifying their commercial register, addresses and field of work to avoid fraud and detect it early. It must also be verified that the supplier holds all documents proving his entitlement to the goods for the purpose of submitting them for approval. The results of this study were reflected in reaching a number of recommendations, most notably: Maintaining the confidentiality of shipping documents and their circulation within the limits of the concerned parties to reduce potential fraud losses. As well as limiting bills of lading issued by official and authorized freight forwarders and not dealing with bills of lading issued by clearance freight forwarders.

Keywords: *Maritime law, ship, bill of lading, maritime fraud*

تشير الدراسات التاريخية إلى أن هنالك قوتين اجتماعيةين هيمنتا على تصرفات البشر وظلتا عنصرين متكاملين يلزمان الطبيعة البشرية، هما غريزة حب التملك والمحافظة على كيان الفرد ورفع مستوى معيشته، وغريزة العيش المشترك بين أفراد جنسه، وللتوفيق بين هاتين الغريزتين لابد من وجود روابط تنظم سلوك الأفراد والجماعات، وذلك حتى لا تسود الفوضى وعدم الأمن والاستقرار، ويدخل أفراد المجتمع في علاقات متعددة مع الآخرين، والمنظم لهذه العلاقات هو القانون. وجد السلوك الإجرامي مع وجود البشرية على هذه البسيطة وتطور وتنوع مع مراحل تطور الإنسانية لاسيما في عصر التكنولوجيا الرقمية، إن جرائم الاحتيال هي من الجرائم التقليدية إلا أنها تأخذ طابعا مميزا من بين الجرائم التقليدية لأنها تعتمد على الأعمال الذهنية والابتكار في الممارسة العملية، حيث ترتكز على أساليب ووسائل خداعية بجانب قدرات المحتالين على تكيف هذه الأساليب والوسائل بما يتماشى مع التطورات الحديثة، والمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية. الأفعال الاحتيالية معاقب عليها في مختلف القوانين مدنية كانت (تدليس) أو جنائية خاصة في الأموال (النصب).

معلوم أن أنشطة التجارة البحريّة تتم بين أشخاص موجودين في أقطار وأماكن متباينة ومختلفة، وصلة الربط بينهم هي الوثائق والمستندات المتعلقة بعملية الشحن البحري، وهذا الأمر يسهل وقوع عملية الاحتيال والتلاعب في هذه الوثائق. هناك عدة صور لوقوع الاحتيال البحري، عليه لابد من فهم أساليبه للحد من ممارسة وقوع الاحتيال، وبالتالي تجنب آثاره المدمرة للاقتصاد، فمن خلال واقع التطبيق العملي ظهر أن جريمة الاحتيال البحري في الغالب تكون خاضعة لختصارات أكثر من سلطة قضائية، وذلك لتنوع مجالات الاحتيال وامتداداته، حيث إنه يقع في أكثر من دولة، فهو يتجاوز نطاق إقليم دولة معينة، وهذا بدوره يعقد عملية رصد وتتبع طرق الاحتيال بصورة دقيقة وبالتالي البت والفصل في قضاياه.

أهمية الدراسة: تتمثل أهمية هذه الدراسة في الآتي:

- بروز ظاهرة الاحتيال البحري بصورة مختلفة ونج عنها خسائره باهظة، وأصبحت عقبة كفؤة في وجه التبادلات التجارية بين المستوردين والمصدرين .
- إن الاهتمام بدراسة طرق مكافحة الاحتيال البحري ، الذي يتم من خلال وثائق الشحن والناقل، والتسليم يأتي من ارتباطه بالجانب الاقتصادي، الذي ترتب عليه آثار خطيرة في التجارة البحريّة الدوليّة كالتأمين على السفن والعمليات البنكيّة وغيرها.
- كما أن سند الشحن يعتبر بمثابة رأس الرمح في عملية النقل البحري، حيث يقوم بتنظيم العلاقات بين الشاحن والناقل فهو أهم وثيقة من بين الوثائق الأخرى، لذا دائما يكون محل استهداف لعمليات الاحتيال بجانب عقد إيجار السفن، فهو أيضا محل مطنة وقوع الاحتيال فيه.
- الحاجة إلى دراسة معمقة حول أفضل الوسائل الواجب اتباعها للتأكد من سلامة البيانات الخاصة برحمة السفينة وعمليات الشحن والتغليف لحملتها.

أهداف الدراسة:

- 1- تعتبر وثائق الشحن بمختلف أنواعها أساس التجارة الدولية، لذا يتبعنا علينا معرفة أنواع واساليب الاحتيال المرتبط بها.
- 2- دراسة وقائع الغش البحري الواقعة على مستندات الشحن البحري بفرض تفاصيلها.
- 3- معرفة وفهم تلك الثغرات التي تهدد حقوق المستوردين أو تعرّضهم لخسائر مالية جسيمة، وكيفية تفادي هذه المخاطر بوسائل علمية وعملية.
- 4- بيان اساليب الاحتيال المتعلقة بشروط إيجار السفن وكيفية الدفع المناسب ووقته لضمان عدم الاختلاف في هذا الشأن.

مشكلة: إن المعاملات البحرية ليست في مأمن من وقوع الأفعال الاحتيالية غير المشروعة، لأن البيئة البحرية ملائمة لوقوع هذه الأفعال، لأن الجهات التي تتعامل في تبادل التجارة البحرية غالباً لا يجمعها مكان واحد، فهم في أقطار مختلفة ومتباعدة وصلة الربط بينهم وثائق الشحن البحري، مما يسهل عملية الاحتيال، فممارسة الخداع في هذه المستندات والمتطلبات القانونية يزيد من حدة المخاطر الاقتصادية عموماً، لذا كان لابد من معرفة طرق وأساليب الاحتيال البحري ومحاولة معالجتها تُصبح ضرورة حتمية، لضمان استمرار واستقرار عملية النقل البحري بسلامة.

حدود الدراسة: هناك وثائق شحن بحرية كثيرة ومتعددة كالاعتماد المستند، وثيقة التأمين البحري، وثائق صلاحية السفن، وسند الشحن البحري، وعقد إيجار السفن، إلا أننا نود الاختصار هنا في دراسة الاحتيال الواقع على النوعين الآخرين.

المنهج المتبعة في الدراسة: اتبع الباحث في هذه الدراسة المنهج الاستقرائي التحليلي المقارن أولاً في الوصول إلى تحقيق الجوانب العلمية والعملية للدراسة.

هيكل الدراسة: تتكون هذه الدراسة من مقدمة وثلاثة مباحث وخاتمة وذلك على النحو التالي:

المبحث الأول: مفهومي الاحتيال والوثائق البحرية

المبحث الثاني: الاحتيال في سندات الشحن ووسائل مكافحته

المبحث الثالث: الاحتيال في عقد إيجار السفن وطرق مكافحته.

المبحث الأول: مفهوم الاحتيال والوثائق البحرية

أكثر الجرائم التي تقع في التجارة البحرية ترتبط بالاحتيال في الوثائق والمستندات المستخدمة في المعاملات التجارية البحرية، نظراً لأن الوثائق والمستندات لها أهمية خاصة في هذا الشأن، تعتبر جرائم الاحتيال المتعلقة بالوثائق البحرية من أخطر أنواع الجرائم، وقبل التعرف على هذه الجرائم لابد من معرفة مفهومي الاحتيال البحري والوثائق البحرية نفسها.

المطلب الأول: تعريف الاحتيال البحري

الاحتيال عموماً هو الاستيلاء على مال الغير بخداعه وحمله على تسليم ذلك المال، والاحتيال يأتي بالاعتداء على الملكية سواء كانت منقوله أو عقارية، ويتميز بالأسلوب الذي يتحقق عن طريقه اعتداء المحتال إذ يصدر عنه فعل خداع من نوع ما، حدده القانون فيترتب عليه وقوع المجنى عليه في الغلط وإقدامه على تصرف مالي أُوْحى به إليه المحتال، وجعله يعتقد أنه في مصلحته أو في مصلحة غيره، ومن شأن هذا التصرف تسليم

مال إلى المحتال الذي يستولي عليه بنية تملكه، يقع الاحتيال في كثير من الأعمال، ومن أهم هذه الأعمال الاحتيالية التي يحاسب عليها القانون تزوير المستندات والوثائق والبيانات والمعلومات.

جاء تعريف الاحتيال في اللغة: أن الاحتيال والتحاول والتحليل كل ذلك يعني الحذق وجودة النظر والقدرة على دقة التصرف، فالمحتال لابد أن يكون حاذقاً و Maherأً في استدراج المراد سلب ماله، كما أنه لابد أن يتميز بدقة في النظر يتبعها حسن التصرف في ما يرد إليه من تساؤلات المسلوبين قبل الاحتيال وأثنائه وبعده، (علي، 108). ويعني الاحتيال الحذق في تدبير الأمور وهو التوصل بما هو حلال إلى ما هو حرام، أو التوصل بما هو مشروع لما هو غير مشروع، وهو تقليل الفكر حتى يهتدي إلى المقصود، كما يطلق الاحتيال على البصیر بتقليل الأمور، فالمحتال يقلب الباطل وهو الكذب والتزوير والمظاهر الزائفة إلى حق لا يقبل التكذيب، فينساق الناس وراءه.

قد يراد بالاحتيال المراوغة وقلب الباطل حقاً، وتتضمن استخدام الحيلة تحويل الحقيقة وإخفاء لقصد الجاني وصولاً لمبتغاه من المجنى عليه، وهو تحقيق الكسب غير المشروع لنفسه أو لغيره، أو تسبب الخسارة غير المشروعة للشخص الذي تم التمثيل عليه أو لغيره ضرراً أو خسارة غير المشروعة، فالوسيلة الاحتيالية التمثيلية عنصر أساسى لقيام الجريمة، لأنه لو لم يكن المجنى عليه قد انخدع بما أبداه الجاني لما توصل الأخير لمبتغاه، وإن كانت السرقة أو خيانة الأمانة تقوم على الاعتداء على حيازة المال، فإن الاحتيال يستهدف ملكية المال وحياته معًا، إن كان هدف الجاني استلام مال بعينه أو احتفاظه بما كانت يده عليه عارضة، وليست هذه هي الصورة الوحيدة للجريمة، فقد يكون نتيجة الاحتيال تحقيق كسب غير مشروع للجاني، أو تسبب خسارة غير مشروعة للمجنى عليه، فإن وعد الجاني بعمل معين أو سلوك معين يضمراً أساساً أن لا يقوم به، أو لم يكن بوسعيه القيام به مع علمه بذلك يكون احتيالاً في كل الأحوال، لابد أن يثبت أن المتهم قد خدع المجنى عليه، والكذب المفضوح الذي لا يمرعلى أو لا يقنع شخصاً، لا يكون خداعاً لأن الانخداع به مستحيل لكن إن كان ذلك مما يمكن أن ينطلي على الشخص العادي، فان جريمة الاحتيال تقوم لقيام خداع المجنى عليه.

يلاحظ أن المشرع لم يحدد وسيلة الخداع فقد يتم خداع الشخص (المجنى عليه) بأى وسيلة بمفهوم يحقق الخداع، أي كما قلنا يجب أن يتحقق الخداع، فان مارس الجاني الخداع لكن المجنى عليه لم ينخدع، بل جاري الجاني ليوقع به فان الجريمة تكون شرعاً. أما عن جريمة النصب والتدليس المدني فالاثنان يشتركان في آثارهما على نفسية المجنى عليه وهو إيقاعه في الغلط، ويختلفان في أن التدليس المدني لا يتوقف على قدر معين من الطرق الاحتيالية وإنما يكفي مجرد الكذب وعلى العكس من ذلك فإن جريمة النصب لا تقوم بمجرد الكذب، وإنما لابد من توفر حد أدنى من الخطير الاجتماعي الذي يستوجب العقاب الجنائي، (سرور، السادسة، 888). إن المشرع الجنائي لا يعاقب على التدليس مهما كانت صوره كما هو الشأن في القانون المدني، ولكنه يعاقب عليه إذا كان على درجة معينة من الجسامية والخطورة الأمر الذي حدا بالمشروع أن يحدد وسائل التدليس التي يراها أنها جديرة بالعقاب فحصرها في ثلاثة:

(أ) استعمال طرق احتيالية

(ب) التصرف في عقار أو منقول ليس ملكاً للجاني وليس له حق التصرف فيه.

(ج) اتخاذ اسم كاذب أو صفة غير صحيحة، (محمد، 9، 23).

لم تضع التشريعات القانونية تعريفاً محدداً للطرق الاحتيالية بالرغم من أنها أكثر وسائل النصب شيوعاً، إلا أن هناك اتجاهات للفقه تضع تعريفاً للطرق الاحتيالية. أنها كل كذب مصحوب بوقائع خارجية أو مادية يكون من شأنها توليد الاعتقاد لدى المجنى عليه يصدق هذا الكذب بما يدفعه إلى تسليميه ما يراد منه طوعية واحتياجاً، (عبيد، ط 446، 1985).

هنا يثور خلاف في أن التدليس هو فعل مدني أم احتيال جنائي ؟ ومن هنا يتولد سؤال آخر وهو ما هو الحد الفاصل بين الاحتيال المدني والاحتياج الجنائي ؟

عرف المشرع السوداني الاحتيال عموماً من خلال المادة (1/178) من القانون الجنائي لسنة 1991 حيث نصت هذه المادة: "يُعد مرتكباً لجريمة الاحتيال من يتوصل بسوء قصد إلى خداع شخص بأي وجه، ويتحقق بذلك كسباً غير مشروع لنفسه أو لغيره أو يسبب بذلك للشخص ولغيره ضرراً أو خسارة غير مشروعة". وجاء في المادة (67) من قانون المعاملات المدنية لسنة 1984 تعريف التدليس أو الاحتيال المدني بأنه: (1) يكون العقد قابلاً للإبطال للتدليس سواء كان قوله أو فعله، إذا كان التدليس الذي لجأ إليه أحد المتعاقدين أو وكيله من الجسامه بحيث لولاه لما أبرم الطرف الآخر العقد). ويتبين من هذا أن من أهم عناصر التدليس الوسيلة المادية التي يمكن أن يتوصل بها المدليس إلى تضليل المتعاقدين معه. وحفي نتصور وجود أساليب احتيالية لابد من توفر سوء نية أو قصد الخداع والتضليل. ولاستعمال الطرق الاحتيالية عنصران أساسيان هما:

الأول: مادي وهو الطرق الاحتيالية التي تستعمل للتأثير في إرادة المتعاقدين.

والثاني: معنوي وهو نية التضليل للوصول إلى غرض غير مشروع. وقد خلصت المحكمة العليا، الدائرة الجنائية في الخرطوم إلى أن عناصر الاحتيال الجنائي والتدليس المدني متطابقة تماماً جاء ذلك في م ع / ف ج / 45م / 2006 مراجعة / 103 م. ومن الحالات التي يتم فيها العشري البوري حالة تأخر مستندات الشحن، فربما تكون بوليصة الشحن قد تم تزويرها بعد صدورها، أو صدور سند شحن لبضاعة لا وجود لها أصلاً. وقد يتم بيع البضاعة في أثناء الرحلة البحرية عدة مرات بسند شحن مزور.

عليه نخلص مما سبق أن الاحتيال هو فعل إدعائي كاذب معزز بمظاهر خارجية يمارسها المحتال لكي يتمكن من الاستيلاء على مال الغير بوسائل وطرق غير مشروعة.

المطلب الثاني: تعريف الوثائق البحرية

سند الشحن bill of lading هو المستند الخاص بالنقل البحري، وكل سند شحن يكون غالباً - من نسختين أصلية على الأقل، ويكون له دور ثلاثة (فهو دليل على شحن البضائع، دليل على عقد النقل، وممثل للبضائع فيمكن تظيره لنقل ملكيتها) (عبد، 2011م، ص 155) وجاء تعريف وثيقة الشحن في اتفاقية هامبورج على النحو التالي: (يقصد بسند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة. وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع، لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن، أو لحامليها)، (هامبورج 1987/7). ومن هنا نفهم أن سند الشحن هو الإيصال الذي يوقع عليه الريان أو وكيل السفينة موصوفة به البضاعة على ظهر السفينة، أي أن سند الشحن لا يصدر إلا عند شحن البضاعة، وفي تعريف آخر أن سند الشحن هو عقد أو وثيقة مبرمة بين الناقل والشاحن، ويصدر سند الشحن عادة بعد أن يتم شحن البضاعة على السفينة لإثبات واقعة الشحن ذاته، (غنيم، 2009، ص 15). وأن الناقل البحري هو الطرف الذي يقوم بتقديم خدمة النقل البحري، وبالتالي فهو الذي يتولى إصدار سند الشحن بناء على اتفاق مع الشاحن على النقل، فبصفته إيصالاً يصدر من الناقل أو الريان بتسليم البضاعة على ظهر السفينة (الجمل، 14). ويعرف أيضاً سند الشحن بأنه: وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجها الأول باستلام بضاعة الثاني أو شحنه لها بقيمة نقلها إلى ميناء محدد، والأصل أن يصدر سند الشحن عند إجراء عملية الشحن أو بعدها متضمناً بيانات تتعلق باسم السفينة التي تتولى عملية النقل، حتى يتمكن الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة والاستعلام عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها. ويطلق على سند الشحن في هذه الحالة سند الشحن المشحون، لأنه فضلاً عن استلام الناقل للبضاعة، يثبت واقعة شحنه على سفينة معينة. وعلى هذا فسند الشحن عبارة عن إيصال يصدر من الناقل أو الريان بتسليمها البضائع على ظهر السفينة ومن ثم فهو دليل لإثبات واقعة الشحن، وأيضاً لإثبات عقد النقل البحري ذاته (خالد، 2005، ص 51).

أحياناً لا يمكن الناقل من شحن البضاعة فور استلامها من الشاحن فيتسلمه على الرصيف أو في مخازنه، ويقوم بتسليم الشاحن سند شحن خال من تعين اسم السفينة التي يتم النقل عليها، ويسمى السند الذي يحرر على هذا الوجه بالسند لأجل الشحن أو السند للشحن أو السند برسم الشحن، أي السند بقصد الشحن لا المشحون فعلاً (الفقى، د/ط، 49). وسند الشحن هو الأدلة الرئيسية لإثبات عقد النقل البحري، وقد كان في أصل نشاته مجرد إيصال يصدره الريان في النقل بمشارطه إيجار استلام البضائع وشحنه فحسب، ثم استقل تدريجياً وأصبح يستخدم بذاته لإثبات عقد النقل البحري، كما أصبح يقوم بتمثيل البضائع المنقولة بسبب قابليته للتداول (طه، د/ط، ص 360)، وسند الشحن هو المستند الأساسي في كل عمليات التجارة البحري، إذ يقوم في آن واحد بثلاثة وظائف مختلفة، فهو يثبت واقعة الشحن، كما يعتبر أدلة لإثبات عقد النقل المرمر بين الطرفين، وأخيراً فإنه يمثل البضائع التي يتعلق بها ويقوم مقامها بحيث يمكن من التصرف فيها أثناء الرحلة البحري، ويتميز سند الشحن البحري بقابليته للتداول، ذلك أنه يمثل حيازة البضاعة المشحونة على السفينة، وعليه فإن تحويله يؤدي إلى انتقال الحقوق المتعلقة بالبضاعة إلى الغير، وهو ما يجوز بيع هذه البضائع أو رهبتها بينما هي لا زالت في الطريق داخل البحر (السيد البقى، د/ط ، 311).

إن قانون النقل البحري السوداني النافذ لم يورد تعريفاً محدداً لسند الشحن ولكن يمكن استخلاصه من منطوق المادة (106) من هذا القانون والتي نصت على أنه:

1. يجب على الناقل أونمن ينوى عنه إصدار سند الشحن بالبضائع، التي تم شحنه في السفينة وتسليمه للشاحن أو لأى شخص يحدده ولا يمتنع عن ذلك إلا بسبب امتياز الأجرة أو ملحقاتها المقررة في القانون.
2. يجوز للناقل أن يصدر سند الشحن مباشرة بمقتضاه بنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه، على مراحل متتابعة بدون المساس بالحق في مقاضاة الناقل الآخر، الذي أوصل البضاعة إلى ميناء الوصول، ويكون أيضاً الناقل الأول مسؤولاً عن جميع الالتزامات الناشئة عن سند شحن مباشرة، حتى إذا تم النقل في أي مرحلة من مراحله عن طريق ناقل آخر وعن أعمال الناقلين الذين يتسلمون البضائع إلى حين الانتهاء من النقل.
3. يسأل أي من الناقلين اللاحقين في حالات النقل المتتابع عن الأضرار التي تقع أثناء النقل.
4. يحق للناقل أن يمتنع عن تسليم البضاعة إذا لم يقدم إليه سند الشحن الأصلي أو خطاب ضمان مصرفي يوافق عليه الشاحن (قانون النقل البحري، 2010م، المادة:106).

نخلص من كل تلك التعريفات السابقة بان سند الشحن هو: عقد أو وثيقة مبرمة بين الناقل والشاحن ويصدر سند الشحن عادة بعد أن يتم استلام البضائع أو شحنه على السفن أو السفينة، لإثبات واقعة الاستلام أو الشحن إذا كانت البضائع شحنت بالفعل أو موضوعة في الرصيف أو مخازن الناقل، ويكون بمثابة تمثيل الناقل للشاحن في الرحلة، ويتم ذلك مقابل أجرة لنقل هذه البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، لسند الشحن ثلاثة عناصر أو وظائف كما سبق وهي:

1. إثبات استلام البضائع أو شحنه.
2. إثبات عقد النقل البحري.
3. إثبات تمثيل الناقل للشاحن في البضائع المنقولة.
4. ثانياً: تعريف سند الشحن القانون

إن ممارسة التلاعب والقيام بالاحتيال في وثائق الشحن البحري تتسم بآثار خطيرة على الاقتصاد، وذلك لارتباطه بالبيع والتبادل التجاري الدولي، وكذلك بالتأمين على السفن الناقلة وجميع العمليات البنكية، لذا كان زاماً على غرفة التجارة الدولية أن تتخذ كافة الأساليب والاحتياطات اللازمة لمكافحة الاحتيال على الوثائق البحري، ولكن تتمكن الغرفة من مواجهة هذه القرصنة فقد قامت في العام 1981 بإنشاء المكتب البحري الدولي International Maritime Bureau ليقوم هذا المكتب بمحاربة كافة الجرائم البحري، وفي مقدمتها جريمة الاحتيال البحري حتى نضمن سلامة التجارة البحرية الدولية، وهذا المكتب يتتألف من خليط يمثل مختلف أقطاب العالم البحري كمجهري السفن والناقلين البحريين، والمصدرين، والمستوردين، وشركات التأمين والبنوك، إلى جانب شركات الملاحة التي لها تمثيل كبير داخل المكتب، والذي يتخذ قراراته باستقلالية ويتمتع باعتراف عالمي (عبد، 2011م، ص4)

المبحث الثاني: الاحتيال في سندات الشحن وكيفية الوقاية منه

إن نقل البضائع بحراً وتبادلها بين التجار في الأقطار المختلفة يتم بموجب سند الشحن البحري ، الذي له قيمة قانونية إذ يعمل على إثبات عقد النقل البحري واستلام البضاعة المنقولة وتعيين كميته ونوعها، كما أنه يجب على التجار المستوردين معرفة التزام أطراف عقد النقل البحري وما يتطلبه من وثائق ومستندات، مع الانتباه لتلك التغرات التي تهدد حقوقهم أو تعرضهم لخسائر مالية جسيمة، أيضاً لابد من فهم كيفية تفادي هذه المخاطر بوسائل علمية وعملية.

المطلب الأول: أساليب الاحتيال المتعلقة بسند الشحن

إن عقد النقل أو بوليصة الشحن بمختلف أنواعها هي أساس التجارة الدولية، وهذا يستوجب دراسة القواعد القانونية التي تنظم هذا الشأن في القانون الوطني، وفي قواعد العرف التجاري الدولي، تقضي القاعدة القانونية العامة أن الناقل البحري يلتزم بتحقيق نتيجة محددة وهي تسليم البضاعة المنقولة سليمة في ميناء الوصول أو في نقطة نهاية الرحلة، إلا أنها نجد أن هناك حيل تقع في عقد النقل البحري من خلال شرط ينص على إعفاء الناقل من المسئولية عن الخطأ الذي يرتكبه ربان السفينة أو الملاحون أثناء الرحلة البحري، وتكون الخطورة في هذا الشرط، لأنه ينصل عباء الإثبات إلى عاتق الشاحن أو المستفيد لإنعقاد مسؤولية الناقل، ونظراً لمشقة الإثبات من قبل المستفيد الذي يصعب عليه تبع الرحلة البحريه من وإلى، لاسيما مع وجود شرط الإعفاء في بوليصة الشحن، فإن وقوع الاحتيال والغش وارد في هذه الحالة ومتوقع، ومن أكثر أنواع الاحتيال في سند الشحن ذلك الاحتيال الذي يمارس عند شحن البضاعة، وفي هذه الحالة يقع الاحتيال على تحديد ماهية هذه البضائع ليصيب به المرسل إليه أو الناقل البحري، فالقائم بالاحتيال هنا يقر ببضائع ثبتت بعد ذلك أنها غير متطابقة مع الوصف الحقيقي للبضائع المشحونة، أو يتضح بعد ذلك أن السفينة لم تبحر بهذه البضائع من الأساس وأنها وهمية، وهذا الاحتيال أصبح من الممكن القيام به وإدخاله على ورقة سند الشحن، التي أصبح من السهل نسخها في ظل التكنولوجيا الموجودة حالياً من طابعات الليزر والناسخ الضوئي وباق الأجهزة، التي تسمح بتزيف الأوراق الأصلية. (عبد، 2011م، 18)

في تلك الحالة تكون البضائع المشحونة غير متطابقة مع الوصف المثبت في سند الشحن، ويكون هذا- في الغالب - متعلقاً بالعلامة التجارية، لأن توصف البضاعة في سند الشحن أنها من تصنيع شركة معينة مشهورة ولها علامة مميزة، وتكون البضائع المشحونة من صنع شركة ليست على نفس الشهرة، وقد يكون الاحتيال منصباً على كمية البضائع أو طبيعتها، فيذكر في سند الشحن مثلاً أن البضاعة عبارة عن 50 ألف خلاط فيليبس متعدد الوظائف، والحقيقة أن البضاعة المشحونة عبارة عن 30 ألف خلاط فيليبس عادي (عبد، 2011م، ص 17). ويحدث الاحتيال عن طريق تزوير بوليصة الشحن وغيرها من المستندات الأخرى بما في ذلك شهادة المنشأ والفوائر وبوليصة التأمين، ويقوم في الغالب بتزوير هذه المستندات مصدرو البضائع ضد المستوردين، وذلك بان يعرضوا على هؤلاء بضاعة بأسعار مخفضة ومغربية جداً للدخول في عملية التعاقد، وفي الأصل هؤلاء المصدرون ليس لديهم بضاعة، وهناك أيضاً حالات يتم فيها تزوير خطاب الاعتماد نفسه، إلا أنه يمكن القول إن غالبية عمليات الغش المستندية تكون بتحريف أو تزوير أو إساءة استعمال المستندات المؤكدة لعملية الشحن. (غرفة التجارة الدولية، 1985م، ص 21)

إن ممارسة الاحتيال والإدلاء ببيانات كاذبة جريمة يعاقب عليها القانون، فكل من قدم سندًا غير صحيح بغرض الإضرار بالآخرين ينبغي أن يسأل ويطلب بغير الضرر الذي ألحقه بالضرر، وهذا مانصت عليه اتفاقية بروكسل أن: "الشاحن يتعين عليه أن يضمن للناقل دقة العلامة، العدد، الكمية والوزن كما قدمها له، والشاحن يعوض الناقل عن أي فقد أو تلف أو نفقات نتجت عن ذلك أو كانت نتيجة لعدم دقة في هذه البيانات" (اتفاقية بروكسل 1924م، المادة 3/5) وأكددت على هذا المبدأ وهذه القاعدة اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عبر البحر، (هامبورج 1978م، المادة 17) أيضاً جاء هذا المعنى في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع (روتردام، 2008م، المادة 31) تلزم الشاحن بتزوي

الناقل بكافة المعلومات الصحيحة الالزامية لإعداد تفاصيل عقد النقل لإصدار سند الشحن العادي أو الالكتروني، وإلا التزم الشاحن بتعويض الناقل عما ينجم من عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر.

الأضرار التي تحدث نسبة لاستخدام المستندات الالكترونية متعددة منها تعبير وجهة البضاعة أو مكان التفريغ أو الوصول أو بيان تاريخ الوصول، وأحياناً ترجع الأسباب إلى إهمال الناقل وعدم التأكد من دقة بيانات البضاعة، وقد يتعلق الاحتيال بسداد أجراً للنقل ومكان السداد، وقد يقع بسبب الإلقاء ببيانات خاطئه أو مغلوطة عن صفة أو نوع البضاعة، مما يؤدي إلى تلف البضاعة المشحونة بسبب البيانات الخاطئه حيث تم شحنها بطريقة خاطئه أو تم تخزينها في مكان غير مناسب ل نوعها، أو أخطأ الناقل في عملية التستيف أو الرص مستندأ على البيانات المقدمة له، فإذا تبين أن الضرر الذي لحق بصاحب البضاعة في كل المراحل حدث نتيجة خطأ في البيانات المرسلة إلكترونياً من قبل الشاحن فليس من حقه المطالبة بالتعويض، فهو المسبب في الضرر، وهذا هو المبدأ المتبعة في العديد من القضايا البحريه، التي يرفعها المرسل إليه ضد الناقل البحري.

وهذا أمر مرهق وبالغ الصعوبة بالنسبة للشاحن، وبالرغم من ذلك فإن الناقل لا يستطيع الإفلات من الالتزام إلا بإثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة لا يرجع إلى إهماله وإنما مصدره القوة القاهرة أو فعل الغير.

المطلب الثاني: الإجراءات الواقعية من وقوع التحالف في سند الشحن

لقد استقر العرف البحري على استعمال سند الشحن كأدلة لإثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر، فهو الوسيلة القانونية لتنفيذ عملية النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة، والتي بموجها يتم نقل معظم البضائع، ومن جهة أخرى فإن بضاعة كل شاحن لا تغطي عادة شحنة السفينة كلها، كما أن المرسل لا يهتم كثيراً بالسفينة التي تنقل على ظهرها البضاعة بقدر ما يهتم بالشركة التي تتولى عملية النقل. أورد المشرع السوداني تحفظات على سند الشحن، جاء هذا التحفظ في نص المادة (108/2): (يجوز للناقل أون من ينوب عنه إبداء تحفظات على قيد بيانات الشاحن المتعلقة بعلامات البضائع وعدها أو كميتها أو وزنها، إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تتوفر لديه الوسائل العادلة للتحقق منها) (القانون البحري السوداني، 2010، المادة:108/2) قد أوردت اتفاقية هامبورج ما هو نصه فيما يخص التحفظات الواردة في سند الشحن في المادة (16):

1/ إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع، أو وزنها، أو كميتها، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع الملتقة فعلاً، أو البضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحونة) أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك، أو لم تتوفر لديه الوسائل العادلة للتحقق من هذه التفاصيل، أو الأسباب التي حملته على الاشتباه أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة.

1- إذا لم يقم الناقل أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن نيابة عنه بإثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن، اعتبر أنه قد أثبت في سند الشحن أن البضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة.(هامبورج 1998م، المادة: 16/2، 1/2)

2- ورد في اتفاقية بروكسل فيما يخص التحفظات الواردة في سند الشحن ما هو نصه في المادة (3) الفقرة (3/ج): (حالة البضائع وشكلها الظاهر، ومع ذلك فليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً إذا تتوفر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها) (بروكسل، 1924، المادة: 3/3)

الأصل لا يجوز إدراج أي تحفظ في سند الشحن فيما يتعلق بالطبيعة العامة للبضاعة، أو علاماتها الرئيسية أو عدد طرودها، أو قطعها أو وزنها أو كميتها إلا في الحالتين:

أ- أن يكون الناقل أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن باسمه عالمًا بعدم مطابقة البيانات، التي قدمها الشاحن للبضائع المستلمة فعلاً، أو أن يكون لديه أسباباً معقولة للشك في صحة تلك البيانات.

ب- ألا تتوافر لدى الناقل أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن باسمه الوسائل المعقولة للتحقق من صحة هذه البيانات، أو الوقت كان غير كافٍ لوزنها أو تأكّد منها ما بين التسلیم وقيام السفينة أو شحن البضائع مخافة عدم شحنها وتركها في الرصيف.

تُعتبر خطابات الاعتماد الصادرة من البنوك هي حجر الأساس في معظم عمليات التجارة الخارجية، ويمكن للبنوك الوطنية أن تساهم مساعدة فعالة في الحد من عمليات الغش البحري وتزوير المستندات وتقع على عاتقها المسؤوليات التالية:

1- نوعية المستوردين عند فتح الاعتماد بالشروط التي يجب عليهم إدراجها في خطاب الاعتماد.

2- عدم قيام البنك بصرف قيمة الاعتماد إلا بعد فحص كافة الوثائق، للتأكد من أنها تبدو مطابقة في ظاهرها لشروط وتفاصيل الاعتماد.

3- رفض قبول بواص الشحن الآتية:

- بواص الشحن الصادرة من قبل وكلاء الشحن

- بواص الشحن الصادرة بموجب شروط استئجار السفينة والخاضعة لهذه الشروط.

- بواص الشحن التي لا تبين شحنته على سفينة معينة باسم (الغرف الخليجية، 1405هـ، ص 29)

استقر الفقه والقضاء على مسألة البنوك عن إخلالها بواجبها في فحص المستندات من ظاهرها، فحصاً دقيقاً، ومقارنتها ببعض، وأن التزام البنوك يتذكر في "الفحص الحرفي" literally Examination، فلا يجوز لها التسامح في أي خطأ أو تناقض بين المستندات. (فهفي، ص 77) لابد من توفير الحماية الضرورية واللزامية لوسائل وطرق تبادل البيانات الإلكترونية، كما فعلت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة، حيث أصدرتا (قانون حماية البيانات الشخصية) لضمان عدم إساءة استخدام البيانات الشخصية أو سوء استغلالها أو استعمالها بقصد الإساءة إلى سمعة صاحبها، يجوز للشخص المضرور المطالبة بالتعويض عما أصابه من أضرار. وما يجدر الإشارة إليه يجب على المستورد في جميع الحالات عدم الموافقة في إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية في بوليصة الشحن، لأن هذه البوليصة حجة عليه.

ورد في تقرير أمانة مؤتمر UNCTAD اقتراح حديث بإنشاء سجل مركزي لمستندات الشحن، بناء على اقتراح بنك مانهاتن، والرابطة الدولية لمالكي الناقلات، وهدف الاقتراح هو معالجة حالات الغش البحري كحالة تأخر تقديم مستندات الشحن، خشية أن تكون بوليصة الشحن قد تم تزويرها بعد صدورها، وكذلك كشف أمر سند شحن عن بضاعة لا وجود لها أصلاً، ومن أحوال الغش التي يعالجها هذا الاقتراح، احتمال بيع البضاعة عدة مرات أثناء الرحلة البحرية بناء على نسخة مزورة من أصول مستندات الشحن، وخلاصة هذا الاقتراح يودع مستندات الشحن فور صدورها في هذا السجل المركزي وتحفظ وتخزن، وتم عمليات تطهير سند الشحن وتسويمه واستلامه داخل السجل المركزي بواسطة أجهزة الحاسوب الآلي، ويكون خلالها السجل وكيل عن كل من البائع والمشتري، وأالمستفيد بالوسائل الإلكترونية بدلاً من تداول مستند الشحن ماديًا. ولما كانت التجارة تقوم أساساً على حركة تداول الأموال فقد اتجهت الأنظار إلى مستند الشحن ليقوم بكل ما هو مطلوب، لتسهيل العمليات التجارية التي يمكن أن ترد على البضائع أثناء وجودها في عرض البحر على ظهر السفينة الناقلة، والواقع أن هذا الاعتبار كان السبب الأساس الذي أعطى سند الشحن دوره الجديد كـ"مستند ممثّل للبضائع حقاً أصبح المستند الأول في هذا المجال، وصارت حيّزة سند الشحن تمثّل تماماً الحياة المادية

للبضائع أثناء وجودها بين أيدي الناقل البحري، وهو ما يعبر عنه الحيازة الرمزية، ومن ثم اعتير سند الشحن أدلة الحيازة الرمزية للبضائع (حسني، ط الثانية، 25).

المبحث الثالث: الاحتيال في عقد إيجار السفن وطرق دفعه

عقد النقل البحري عقد تبادلي يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة بحراً مقابل ذلك يلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها، وهذا التزام متقابلان في العقد ومتربطان فيما بينهما، وفي إطار الالتزامات المتبادلة بين الشاحن والناقل، ألزم المشرع السوداني مالك السفينة بضرورة وجود وسلامة الوثائق التي تؤكد صلاحية السفينة للإيجار. وشحن البضاعة على سفينة يعني التزام الناقل بتسلیم البضاعة عند وصولها إلى من يتقدم له بالوثيقة مقابل استردادها.

المطلب الأول: التحايل في دفع أجرة السفينة

أجرة النقل هي القيمة المالية المحددة وفقاً لبنيود عقد النقل البحري، الذي يجب على المرسل إليه أو الشاحن دفعها للناقل مقابل التغيير المكاني للبضاعة، وتعرف الأجرة في العرف البحري باسم "النولون". وأن كافة القوانين البحرية نصت على ضرورة التزام الشاحن بدفع الأجرة، إلا أنها لم تتطرق إلى أساس وكيفية تحديد الأجرة ومكانتها وزمامها، وهذا الصمط يقود المحتجالون إلى اللجوء لارتكاب بعض العيوب في سداد الأجرة، وأن المشرع قد ترك مجالاً مفتوحاً لحرية التفاوض في الأجرة بين الناقل والشاحن، وهذه الحرية مقيدة بقانون العرض والطلب الذي تفرضه سوق النقل، كما أنه غالباً ما تحدده رسوم النقل مسبقاً، وخلال المؤتمرات الدولية البحرية وهي الأخرى مبنية على أساس قانون العرض والطلب، في كل الأحوال فإن تحديد الأجرة في عقد النقل البحري أمر لا يخلو من الاعتماد على المسافة، والوزن، وطبيعة وحجم البضاعة المنقولة، وهي عناصر اقتصادية ذات أهمية في تحديد الأجرة، إن تحديد الأجرة ناجم عن اتفاق الطرفين أثناء إبرام العقد، وفي حالة إغفال هذا العنصر فإنه على الطرف المستعجل رفع دعوه أمام القاضي، هذا الأخير يفصل في المسالة معتمداً على ظروف التعاقد، كالسعر المطبق على هذا النوع من النقل دون الآخر (نوعية الخدمات)، المعاملات السابقة بين الناقل والشاحن و هكذا فإذا قام عقد النقل البحري للبضائع صحيحاً منتجلاً لأثاره، فإنه يمكن المحاجة به فيما بين طرفيه وكذا في مواجهة الغير، على أن القاضي يفسر إرادة الأطراف المتعاقدة عند غموضها ويكملاها بالنصوص المفسرة إذا سكتوا عن الإفصاح عن إرادتهم وهذا الشأن يطبق القاضي عادة المكان أو العادات في كل ما لا ينص عليه الاتفاق أو القانون (العтир، ط 1، 226).

تختلف الطرق والوسائل المتبعة في ممارسة الاحتيال ولكن معظمها يقع على عقد أجرة السفينة وذلك بغض خفض أجرة وتكليف النقل أو القيام بإخفاء طبيعة البضاعة المنقولة، التي ربما لا تتناسب مع طبيعة أو حمولة السفينة، أو تشكل هذه البضاعة خطراً مباشراً على سلامتها السفينة. وقد نصت المادة (15) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلها أو جزئياً، والمعروفة اختصاراً: (بقواعد روتردام لسنة 2008م) على أنه: "يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يرفض تسلیم البضائع أو تحميلاها، ويجوز أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى، بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أداتها، إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسؤولية الناقل، كذلك نصت هذه الاتفاقية في المادة (32) على قواعد خاصة بشأن نقل البضائع الخطيرة، ومن أهم هذه القواعد: "أن الشاحن يكون مسؤولاً تجاه الناقل عم ينجم من عدم الإبلاغ عن خطورة البضائع من خسارة أو ضرر". فأن من طبيعة عقود النقل أنها عقود معاوضة يحصل فيه كلاً المتعاقدين على مقابل ما يقدمه، وفي عقد النقل البحري فإن الناقل لا ينكل بالبضائع مجاناً بل بمقابل وعليه فهو عقد معاوضة، لذا يتطلب في عقد إيجار السفينة أن تكون شروط العقد محل بحث ومناقشة بين الطرفين، هذا هو الأصل في مثل هذه العقود، فعلى الرغم من أن جميع الأطراف في عالم النقل البحري يمتلكون القوة التجارية مما يجعل المفاوضات بينهم على قدم المساواة، إلا أن غالباً ما تظهر إحدى المشكلات التي تتعلق بدفع الأموال، خاصة فيما يتعلق بمبلغ الأجرة، لذلك يجب على أطراف عقد إيجار السفينة تحديد التوقيت الذي يتم فيه دفع أجرة السفينة، هل قبل قيام السفينة بالرحلة أو الرحلات المتفق عليها، أم بعدها؟ خاصة أن الأجرة في هذا العقد تتحدد تبعاً لحجم الحمولة (برير، د/ ط، 299).

إن الغرض أو الهدف من تحديد وقت دفع الأجرة مع الناقل يخرج طرف العقد من الجدال والخلاف في كثير من المخاطر المحتملة أثناء النقل، فمثلاً لو افترضنا أن البضاعة المنقولة هي من نوعية البضائع التي تتعرض لنقص طبقي في الحجم أو الوزن أثناء الرحلة البحرية كالسوائل المتطايرة،

فمن الأفضل والأولى في هذه الحالة أن تدفع أجرة النقل عند تفريغ الحمولة، وذلك على خلاف الوضع بالنسبة للبضائع التي تحدث لها زيادة في الوزن أثناء الرحلة، كما لو كانت البضاعة من نوعية المواد التي تمتلك الرطوبة، ففي هذه الحالة سيكون حساب أجرة النقل عند شحن السفينة، والحقيقة هي أن تلك الصعوبة في تحديد الموعد المناسب لحساب أجرة السفينة هو ما يجعلها عرضة لمحاولة إحتيالية من أحد الأطراف (عبد، 2001، ص8). لكي يتحقق هذا الأمر يتطلب من الشاحن أن يقوم بتوضيح طبيعة هذه البضاعة التي ينوي شحنها في ظهر السفينة من حيث حجمها وزنها ووصفها، وبالتالي يكون مسؤولاً مسؤولية كاملة عن إخفاء أو تدليس في طبيعة البضاعة المنقولة، كما أنه ينبغي على الناقل إذا كان لديه أية شكوك تتعلق بصحة تلك البيانات، التي أدلى بها الشاحن أن يقوم باظهار تحفظه عليها في سند الشحن باعتباره ناقلاً بحرياً في هذه الحالة.

إذا وقع احتيال من قبل الشاحن في إدلائه ببيانات أو معلومات غير صحيحة، فإنه يقع على عاتق الناقل عبء إثبات هذا الاحتيال، حيث يقوم بإثبات أن البيانات التي أدلى بها الشاحن لا تنسجم مع حقيقة الحجم أو الوزن أو الكمية التي قام بشحنها على السفينة، وهذا الأمر بالطبع أدى إلى دفع أجرة نقل أقل مما كان ينبغي أن يقوم بدفعه للناقل، لذا يكون احتيال الناقل فيما يتعلق بوزن وحجم البضاعة المنقولة أمراً متوقعاً، لاسيما وأن العرف قد جرى في عقد إيجار السفينة بالرحلة أن شحن السفينة وتفرغيها تحت مسؤولية الناقل، ويتحمل كافة المصارييف والتكاليف، بينما يحتفظ الناقل بالإدارة التجارية للسفينة، يظهر من هنا أن عقد إيجار السفينة أشبه بعقود النقل في جانبه الفني.

أما وقت حساب أجرة السفينة يكون معتمدًا على المخاطر التي تضعها الأطراف في اعتبارهم عند التفاوض، خاصة الاحتيال الذي قد يردي في البيانات التي يقدمها المستأجر بخصوص البضاعة التي ستشحن على ظهر السفينة، وسيكون من المناسب- غالباً- أن تحدد الأجرة حسب وصف البضاعة لحظة تفريغيها من على ظهر السفينة، على أساس وزن أو حجم البضائع، دون اعتبار للمعلومات الواردة في عقد الإيجار، أو التي أخذت عن البضاعة لحظة شحنها (التي يكون لها أهمية في إثبات باقي حقوق والالتزامات الأطراف الناشئة عن عقد النقل البحري)، وسيتم حساب أجرة السفينة من خلال الكميات والأوزان المسلمة في ميناء الوصول، مما يجعل استحالة في أن ينكر المستأجر كمية البضاعة التي تم شحنها (عبد، 2011، ص9) وعليه فإن حساب أجرة السفينة عقب إزالة البضاعة من ظهر السفينة من شأنه أن يمنع عمليات الاحتيال من قبل الشاحن، أضف إلى ذلك أن في إتباع هذه الطريقة مصلحة للشاحن، خاصة إذا كانت بضاعته المشحونة هي من نوعية البضائع التي تفقد بعض من وزنها أثناء الرحلة البحرية.

من جهة أخرى نجد في بعض الأحيان أن المستأجر ليس هو المحتال، بل قد يكون هو المجنى عليه فيما يتعلق بمسألة أجرة السفينة، كما لو كان عقد إيجار السفينة ينص على استغلال المستأجر للسعة الكلية للسفينة، وعلى الرغم من ذلك لم يستغلها المستأجر بأكملها، فقام المؤجر باستغلال السعة المتبقية في شحن بضائع تخصه دون الحصول على موافقة المستأجر، الأمر الذي أضر ببضائع المستأجر، خاصة أن هذا الأمر يملك المستأجر رفضه دون أن يبدي أسباباً، وللملحوظ أن الناقلين يمارسون هذا النوع من الاحتيال في عمليات تأجير السفن الناقلة لمواد البترول، كذلك التي تتمتع بتجهيزات ذات خصوصية عالية في عملية منع تسرب المواد البترولية حتى لا يفتقد شيء من حمولتها. وتتم طريقة الاحتيال في هذا المجال حيث يقوم الشاحن بشحن الوقود في سفينة شحن الوقود العادي، والتي لا تصنف ضمن ناقلات المواد الهيدروكربونية، وهي بالطبع ذات تكلفة أقل من سابقتها، وهنا استفاد الشاحن من فرق الأجرة المتفق عليه مستغلاً بذلك عدم معرفة الشاحن في التمييز بين طبيعة السفينتين، مع العلم أن الناقل غير مسؤول عادة عن نقصان البضائع بسبب تبخر المواد المنقولة في أثناء الرحلة البحري، وإنما يكون مسؤولاً عن فقدان البضائع أو تلفها أو التأخير إذا نتج ذلك عن خطأ مقصود، وفي هذا الخصوص أقر مجلس التعاون الخليجي مبادئ عامة تهدف إلى مكافحة القرصنة والنصب والاحتيال البحري، ومن أهم هذه المبادئ (اجتماع وزراء النقل، 1985):

- التدقيق في وثائق السفن عند دخولها إلى موانئ الدولة وخروجها منها، للتأكد من سلامة البيانات الخاصة برحمة السفينة وعمليات الشحن والتفرغ التي تحملها.

2. توجيه المصدر والمستوردين بالتعامل مع شركاء الملاحة الوطنية والخطوط الملاحية المنتظمة ذات السمعة الطيبة، التي لها وكيل معتمد في الدولة المنقولة لها البضاعة، والابتعاد عن أساطيل التسجيل المفتوح والسفن المستأجرة.

3. توجيه القطاع الخاص بعدم شحن البضائع على السفن التي يزيد عمرها عن (15) سنة إلا إذا كانت مصنفة ومستوفية شروط السلامة.

4. عدم السماح للناقل أو مالك السفينة المجهز أو الريان ببيع البضائع كلياً أو جزئياً في أي ميناء من موانئ دول المجلس، استيفاء لأية استحقاقات إلا إذا كان ذلك بموجب حكم قضائي.

5. حث القطاع الخاص على ما يلي:

أ. التأمين على بضائعهم لدى الشركات المحلية، وعلى شركات التأمين التأكد من أن البضاعة تتفق والمواصفات والبيانات المشترطة عند التعبئة والشحن.

ب. عدم قبول سندات الشحن الصادرة عن وكيل الشحن أو وكيل الباخرة ما لم توقع من الريان، وتحتم بخاتم السفينة ومؤشر عليها بعبارة مشحون.

ج. ضرورة الحصول على شهادة من المورد (البائع) صادرة من غرفة التجارة في بلده بأنه عضو في الغرفة، ومن المعروفين بتعاملهم مع السلعة المتعاقد عليها.

د. تشجيع شركات التأمين والبنوك على الحصول على شهادة تفتيش وفحص من أحد المكاتب المعروفة دولياً عند التعبئة عند الشحن على السفينة، بان البضاعة تتفق والمواصفات والبيانات الواردة في عرض الأسعار والفاتورة المبدئية.

هـ- تدوين اسم وعنوان مالك أو مجهز السفينة في بند الشحن.

و. على البنوك التأكد من أن العميل قد قام بفتح الاعتماد للشحن على خطوط بحرية منتظمة.

خلاصة الأمر أن التحايل في الإخلال بشروط إيجار السفن يعتبر من أكثر أنواع الاحتيال وقوعاً، لهذا النوع حالات متعددة نبيهها فيما يلي:

أ- احتيال موجه من مالك السفينة ضد مستأجرها ومالك البضاعة المشحونة.

ب- احتيال موجه من قبل مستأجر السفينة ضد مالكيها.

ج- احتيال موجه من قبل مستأجر السفينة ومالكيها اتفاقاً ضد أصحاب البضائع المشحونة.

إذا أمعن النظر في جميع هذه الحالات يظهر لنا جلياً أن الضرر يقع على عاتق صاحب البضاعة المشحونة على السفينة.

المطلب الثاني: الطرق التي تحد من وقوع الاحتيال في سداد الأجرة

أجر النقل البحري هو الذي يعبر عنه في بعض القوانين العربية بـ(النولون) وهو الذي يتحمله المستفيد في النهاية، ولكن نوع عقد البيع الدولي هو الذي يحدد من الملزوم بالتعاقد على الشحن ودفع النولون في عقد C.I. p. C & F.C.I.F. وما يماثلها يلتزم المصدر بالتعاقد على الشحن ودفع الأجرة قبل الاقلاع، أما في عقود مثل FAS- FOB-EX WORKS فالمستورد هو الذي يتعاقد على الشحن ويدفع أجرته، وعلى أية حال فإن المصدر في

النوع الأول من العقود يضيف أجر الشحن إلى ثمن البضاعة وقسط التأمين حسب الاحوال، ويحمل كل ذلك للمشتري المستورد (فهي، العدد 232، ص 7)

إن جريمة الاحتيال البحري المترتبة على عقد إيجار السفينة مهما اختلفت كيفيتها أو صورتها أو وسائلها الاحتيالية فهي تهدف غالباً إلى إنقاص الأجرة المحددة، وهنا ترتب عليها آثار خطيرة سواء على الأفراد أو المجتمعات أو المؤسسات التجارية، ولعل إن من أهم الوسائل المتبعة في مكافحة وقوع الاحتيال في سداد الأجرة اتباع تلك الإرشادات والتوجيهات التي وردت في المادة (17) من قانون النقل البحري السوداني على أهمية هذه الوثائق والتأكد من وجودها وسلامتها، وذلك على النحو التالي:

1- يجب على كل سفينة معدة للملاحة في أعلى البحار أن تحمل على متنه الوثائق الآتية:

(أ) شهادة تسجيل السفينة سارية المفعول صادرة من السجل.

(ب) قائمة بأسماء أفراد الطاقم متضمنة آخر التعديلات التي أدخلت على تطقيم السفينة، موثقة في آخر ميناء وصلت إليه السفينة.

(ج) شهادة صلاحية السفينة للإبحار سارية المفعول.

(ي) أي شهادات أو مستندات أخرى يتطلبهما هذا القانون أو اللوائح أو القواعد الصادرة بموجبه، أو الاتفاقيات أو البروتوكولات أو المدونات الدولية أو الإقليمية وذلك وفقاً لنوع السفينة أو حجمها.

إن وقوع الاحتيال البحري المتعلق بعقد إيجار السفن غالباً يكون مرتبطاً بنوعية عقد إيجار السفن بالرحلة، وقد فصل المشرع السوداني في عقد إيجار السفن فقسمه إلى عقد إيجار السفينة غير المجهزة وهي بحسب المادة (77) الفقرة (1): "يكون تأجير السفينة غير المجهزة بموجب عقد يلتزم بمقتضاه المالك بتمكين المستأجر من الانتفاع بسفينة معينة".

(2) يلتزم مستأجر السفينة غير المجهزة بإدارتها فنياً وتجارياً.

أما بخصوص عقد إيجار السفينة المجهزة فقد عرفه المشرع السوداني بقوله: "يكون إيجار السفينة المجهزة بموجب عقد يلتزم بمقتضاه المالك بوضع السفينة المؤجرة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات معينة وفقاً لاتفاق الأطراف" (القانون البحري السوداني، 2010م، المادة: 82). عليه يجب أن يتفق الأطراف في مشارطة الإيجار بوضوح على الرحلات التي يرغب المستأجر في قيام السفينة المؤجرة بها، إلى جانب اتفاقهم على ميناء الشحن وميناء الوصول، وكذلك الموانئ التي قد ترسو فيها السفينة أثناء القيام بالرحلة، كما يتبعن على المستأجر أن يطلع المؤجر على طبيعة البضائع المراد نقلها، حتى يتمكن المؤجر من تجهيز السفينة بما يتناسب مع طبيعة تلك البضائع (دويار، 191)، إذا تمعنا في هذه الأمور نجد أنها مواطن لممارسة الاحتيال كما ظهر ذلك جلياً من خلال السرد السابق. لذا تأتي أهمية النص في بوليصة الشحن على الأجر، ومن يلتزم بدفعه والإفان الريان لا يفرجون عن البضاعة إلا بعد إداء التأمين، وللنناقل البحري الحق في مطالبة المحكمة المختصة بتوقيع الحجز على البضاعة وفاء لأجر الشحن، عند امتناع صاحب الشأن عن دفع الأجرة. يجب وصف نوع البضاعة وأرقامها في بوليصة الشحن، وهذا بيان جوهري لأن هذا الوصف يجب أن يطابق أصل عقد البيع الدولي SALES CONTRACT INCOTERM وكذلك وصف البضاعة في الاعتماد المسند، فإذا خالف أي منها فإن المستندات تكون معرضة للرفض من البنك حماية لحقوق المستورد (دويار، 7). ينبغي تفادي بعض الشروط والعبارات الغامضة مثل: "أجر الشحن يمكن دفعه مقدماً" فالمطلوب أن يكون نص بوليصة واضحاً وصريحاً في تحديد وقت الدفع، لأن نقول أجر النقل مدفوعاً مقدماً، أو أجر الناقل يدفع في ميناء الوصول.

من الوسائل التي يمكن اتباعها في تقليل عمليات الاحتيال المتعلقة بسداد الأجرة الآتي:

أ- يجب تجنب التعاقد مع السفن المستأجرة غير المسجلة في اتفاقية CONFERENCE

والحرص دائماً على التعاقد مع السفن المنتظمة لشركات بحرية محترمة السمعة. وكفالة لهذا الإجراء يجب النص في أصل العقود على اصطلاح LINER TERMS وهو ما جرى عليه العرف البحري الدولي.

ب- ضرورة قيام المستوردين ومالك السفن ومستأجراها جمياً بتحريات مسبقة من المكتب البحري الدولي في لندن وغيره من الهيئات والغرف التجارية والبنوك والمحققيات التجارية الوطنية والاجنبية، لتأكد من حسن سمعة الطرف الآخر قبل التعاقد معه.

ج- لابد من وجود شهادة صلاحية البضاعة صادرة من شركة بحرية معترف بها بعد معاينتها في ميناء الشحن تفيد بمطابقة البضاعة للمواصفات المتفق عليها، وينبغي النص على هذا الشرط في عقود الشراء والاعتماد المستند.

د- يجب أن يكون مستأجرو السفن على معرفة بمالك ويكون ذلك بمراجعة سجلات ملكية السفن.

هـ- الحصول على المعلومات عن طريق الهيئات البحرية العالمية ومراكز المعلومات عن السفن والهيئات المتخصصة في تخزين معلومات حوادث الغش والتحايل البحري.(الغرف الخليجية، 1987م، ص 87)

و- ضرورة التأمين على البضائع المنقوله لدى شركات التأمين الوطنية والعربية، وخاصة تلك التي لها فروع ووكالات في دولة مالك البضاعة مع تحديد نوع التأمين المطلوب بالضبط.

ز- ينبغي أن يتحقق مالك السفن من المركز المالي للمستأجرين، وأن يطلبوا في أحوال معينة أن يقدموا لهم ضمانات مصرفية تغطي الأجرة المتفق عليها في عقد إيجار السفينة.

ي- يجب أن تقوم وزارة التجارة الخارجية والغرف والاتحادات المعنية بالتجارة الخارجية بدور التوعية لأطراف العملية التجارية لاتخاذ الإجراءات الوقائية وإصدار النشرات الدورية حسب الحاجة، والتي تكشف وتوضح الشركات والجهات المشبوهة التي تسعى لإيقاع التجار في شباك الحيل والغش البحري.

إذا تحققت هذه الشروط نحن أمام غرائط وقائية يمكن أن تسد الثغرة في وجه المحتالين، وكشف أمرهم قبل وقوع الاحتيال، لأن السبب الرئيس لوقوع هذه الحوادث في تقديري يرجع إلى قلة فهم كثير من التجار المستوردين بأمور تتصل بعمليات النقل البحري والصفقات التجارية المنقوله بحراً

الخاتمة: نخلص من هذه الدراسة إلى النتائج والتوصيات التالية:

نتائج الدراسة:

- 1- إيجاد نظام فاعل لمرقبة واكتشاف الاحتيال والتصدي لمخاطره ومتابعة ومراقبة النشاطات الاحتيالية واتخاذ الإجراءات اللازمة والعاجلة بشأنها.
- 2- الاطلاع مسبقاً على نموذج توقيع الشخص الذي يوقع بيانات الشحن وترفق هذه النماذج مع الاعتماد.
- 3- المطالبة بإصدار شهادة المعاينة والتحليل والوزن والصحة وغيرها من الشهادات اللازمة.
- 4- التأكيد من هوية الموردين ومعرفة سجلهم التجاري وعنوانه بالكامل ومجال عمله لتجنب وقوع الاحتيال واكتشافه مبكراً.
- 5- التتحقق من أن المورد يمسك بكافة الوثائق التي ثبتت أحقيته في البضاعة بغرض تقديمها للاعتماد.
- 6- معرفة الموقف القانوني لأعمال وشركات المورد وموقفه القانوني في بلده.
- 7- حتى يتسرى لسند الشحن القيام بدوره في إثبات واقعة الشحن يجب أن يتضمن تعين البضاعة المنقولة تعيناً كافياً وأطرافها، وكذلك يتعين أن تكون واقعة الشحن قد تمت بالفعل، وأخيراً تعين السفينة وتاريخ الشحن.

التوصيات:

- 1- يجب على المستورد التأكيد من صحة المستندات قبل قيامه بسداد قيمة الاعتماد مع اشتراطه الدفع بعد وصول البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول.
- 2- الحفاظ على سرية وثائق الشحن وتداولها في حدود الأطراف المعنية للحد من خسائر الاحتيال المحتملة.
- 3- الاقتصار على بوليس الشحن الذي تصدر من وكلاء الشحن الرسميين والمعتمدين وعدم التعامل مع بواصل الشحن الصادرة من مخلصي الشحن.
- 4- يجب الحصول على المعلومات عن طريق الهيئات البحرية العالمية ومراكز المعلومات عن السفن والبيانات المتخصصة في تخزين معلومات حوادث الغش والتحايل البحري.
- 5- عدم قيام البنك بصرف قيمة الاعتماد إلا بعد فحص كافة الوثائق للتأكد من أنها تبدو مطابقة في ظاهرها لشروط وتفاصيل الاعتماد.

المصادر والمراجع

- ابن منظور، لسان العرب، دار المعرف.
- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام 2008).
- اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر (قواعد هامبورج) لسنة 1978.
- اتفاقية بروكسل لسنة 1924.
- اتفاقية هامبورج لسنة 1998.
- إسماعيل، الأمين عثمان، المحامي والمستشار القانوني ببنك الشمال الإسلامي، أحكام سند الشحن البحري (دراسة مقارنة)، د/ط ، 2011م.
- الجميل، إيمان، سند الشحن ودوره في النقل البحري، المكتب الجامعي الحديث، ط 1، 2012. خالد، عدلي أمير، أحكام مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحري الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعرف بالإسكندرية، 2005.
- حسني، أحمد، البيوع البحريّة ، الطبعة الثانية منشأة المعرف الإسكندرية، 1983.
- دليل الوقاية من الغش في التجارة الدولية، صدر هذا الدليل باللغة الإنجليزية في سبتمبر 1985م، عن غرفة التجارة الدولية، قسم النشر SA تحت رقم 420.
- دويدار، هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديد. (١)
- سرور، أحمد فتحي، الوسيط في قانون العقوبات - القسم الخاص- ط 6، ص 888.
- طه، مصطفى كمال وآخر، أساسيات القانون البحري، منشأة المعرف بالإسكندرية. (٢)
- عبدة، محمد مرسى، التصدى للاحتيال المتعلق بالوثائق البحريّة وفقاً للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدوليّة، بحث منشور بالمجلة القانونية والقضائية، وهي مجلة متخصصة محكمة، نصف سنوية، تصدر عن مركز الدراسات القانونية والقضائية بوزارة العدل في دولة قطر، سنة 5، العدد 2، 2011.
- عبيد، رفوف، جرائم الاعتداء على الأشخاص والأموال، ط 1985.
- العطاير، عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحري (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط 1، سنة 2009.
- غنيم، أحمد، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، (د ط ن)، 2009.
- الفقى، عاطف محمد، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، 2008م.
- الفقى، محمد السيد، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة "2007" (د/ط).
- فهيمى، أحمد منير، سند الشحن في النظام السعودي والقواعد العالمية، دراسة بحثية مقدمة لمجلس الغرف التجارية الصناعية السعودية، مجلة تجارة الرياض، العدد 232.
- قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م.
- القرصنة البحريّة المساحة والغش البحري ووسائل مكافحتها دولياً وعربياً، دراسة من اعداد المستشار أحمد منير فهيمى، مجلس الغرف التجارية الصناعية السعودية.
- ماذا تعرف عن الاحتيال البحري والغش في التجارة الدولية، إعداد إتحاد الغرف التجارية الخليجية، ط 1 جماد الأول 1407هـ. كانون 1987م
- مبادئ اجتماع وزراء النقل والمواصلات الثالث والذي عقد بمقر الامانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربي، المنعقد بتاريخ 27 ربيع الاول 1406هـ الموافق 9 ديسمبر 1985م.
- مخترار بريري، قانون التجارة البحري، دار النهضة العربية، 1999، ص 299.
- معوض عبد التواب، الوسيط في جرمي النصب وخيانة الأمانة والتبييد، 2007، دار الفكر القانوني للنشر والتوزيع، طنطا، ط 9.
- مناهضة الاحتيال البحري، مذكرة الامانة العامة لإتحاد الغرف الخليجية المقدمة لندوة مناهضة الاحتيال البحري، الدمام يوم 16/8/1405هـ